

Carburatie si carburatoare KF2 si KF3

In acest articol voi aborda probleme legate de reglajele carburatoarelor claselor KF2 si KF3

Am sa fac mai intai cateva precizari asupra terminologiei pe care o voi utiliza:

- amestec carburant fiind amestecul de aer cu benzina care alimenteaza un motor , care trebuie sa aiba un raport ideal de 14 parti aer (se masoara in unitati de greutate gr. sau Kg.) , la una parte benzina (tot in gr. sau Kg) . Acesta este de 14/1 si este raportul ideal de ardere pentru un motor , intelegand un raport teoretic de compromis intre putere/performanta/consum .
Dar acest raport se schimba in functie de solicitarile la care este supus in cazul nostru , kartul . Astfel pentru turatiile joase unde este nevoie de un cuplu mai mare pentru a rupe inertia vitezelor mici , trebuie un raport de mai bogat , deci , cca 12/1 , pentru ca pe masura ce viteza creste si turatia ajunge spre maxim acest raport sa se saracesca spre 15-15.5/1
- cantitatea banzinei si implicit calitatea (bogat sau sarac) amestecului se regleaza de la cele 2 jiglere (cuie) cu care este dotat carburatorul :
 - jiglerul de joase este situat cel mai aproape de motor , care gestioneaza turatiile pana la aprox 10000-11000t/min
 - jiglerul de inalte situat spre filtrul de aer , care influenteaza amestecul in zona turatiilor pana la 14-15000t.min

Trebuie mentionat ca nu exista o delimitare stricta a influentei celor 2 jiglere , amestecul fiind influentat de cel de joase si la turatii mari , sigur intr-o masura din ce in ce mai mica pe masura cresterii turatiei , dar si invers , dar intr-o masura mult mai mica incat cel de inalte sa schimbe calitatea amestecului la turatii joase

Deci cum se “carbureaza” - practic

Trebuie avut in vedere ca jiglerele de joase si de inalte , prin insurubare sau strangere au ca efect un ameste mai sarac , iar prin desurubare sau desfacere se inbogatesc amestecul .

Se porneste cu reglajele standard deshidzand cu 15min mai mult fata de std , la ambele jiglere , pt ca apoi dupa ce motorul a ajuns la temperatura de lucru , in jur de 48-50gr.C , se regleaza intai joasele, deci la iesirile din viraj se testeaza cu jiglerul mai strans cu pana la 15min fata de std. sau mai deschis cu pana 15-20min fata de std. , pana cand se obtine maximum de performanta .

Stilul de pilotaj in cele 3 ture de incalzire este unul foarte agresiv pe viraje iar pe liniile drepte fara a depasi turatia de cca 12800 la KF 3 sau 13300 la KF2

Setarea inaltelor cel mai bine se poate face cu ajutorul temperaturii de evacuare deci ca cat se strange mai mult jiglerul de inalte cu atat se obtine un amestec mai sarac si performanta creste considerabil , insa creste pericolos si temperatura gazelor de evacuare , iar daca se depaseste pragul temperaturii de 530-535gr.C , exista riscul major al “lipirii” (in limbaj racing-popular) , deci practic temperatura pistonului creste exponential , acesta se deformeaza peste limite si se “lipeste” de cilindru , deci motorul gripeaza . Cel mai sigur ar fi ca temperatura sa fie mentinuta in jurul valorii de 525 cu un max de 530 . Recomand utilizarea sistemelor

AIM_MyChron 4 -2T care au posibilitatea de a seta ledul rosu de alarma la temperatura dorita , ata pentru evacuare 530gr.C cat si pentru sistemul de racire la cca. 58-60gr.C . Totdeauna acest fenomen se intampla de obicei , la sfarsitul unei linii drepte cand motorul ajuge la turatia maxima si amestecul devine din ce in ce mai sarac .

Dupa setarea inaltelor se mai face o corectie si a joaselor pana cand kartul “iese” cel mai bine din cornere (virajele lente) si are viteza cae mai mare in aliniamente .

Apoi se mai corecteaza si inaltele in asa fel incat pe tot parcusul testului de circuit sa fie mentinuta temperatura optima de 525gr.C (alerta cu led rosu de temperatura fiind setata la 530gr.C) .

In aceste antrenamente se seteaza si rama (sasiul) in functie de conditiile pistei – a se vedea articolul despre set-up-ul sasiilor .

Toate setarile acestea se fac in antrenamentele dinaintea cursei pt a se stabili in linii mari reglajele care pentru o performanta ridicata difera de cele standard .

Cel mai important este ultimul antrenament liber care precede crono , in acesta definitivandu-se finetea tuturor reglajelor

Asta nu inseamna ca nu pot aparea schimbari meteo de presiune atmosferica sau temperatura care sa modifice reglajele . Dar pentru un nivel de performanta medie spre buna se poate conta pe reglajele anterioare mansei de crono .

Reglajele pentru varfuri de performanta sau pentru depasiri la limita , se pot face numai de pilotii cu foarte multa experienta . Referirile din acest articol sunt pentru performanta medie spre buna care cu timpul vor duce si la intelegerea reglajelor de finete , necesare la nivelul marii performante .

Regjale std pentru cateva modele uzuale de carburatoare

BOLEX KF 3

- Joase (low) 1h 45min.
- Inalte (high) 1h

BOLEX KF2

- Joase (low) 1h 55min.
- Inalte (high) 1h 20min.

JHC Tryton KF3

- Joase (low) 1h30min.
- Inalte (high) 55min

JHC Tryton KF2

- Joase(low) 1h 25min.
- Inalte(high) 1h 15min.

Pentru alte detalii sau pentru alte modele de carburatoare cei interesati pot contacta prin mail tehnicienii nostri .

CRG ROMANIA
ing. Bogdan Mihaescu